KOMUNIKATY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK 1939 — GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (GAM) — NR 6

MORSKIE OBROTY KRAJÓW BAŁTYCKICH

Wraz z powojennymi przeobrażeniami w geografii politycznej nad Bałtykiem zmieniło się i gospodarcze oblicze tego regionu. Co prawda, Bałtyk pozostał jak i przedtem drogą dla surowców i produktów rolniczo-hodowlanych, które znajdują zbyt w przemysłowych krajach Europy Zachodniej, głównie w Niemczech i Anglii, biorących duży udział w handlu krajów bałtyckich. Wartość rynków bałtyckich dla Anglii oraz współzawodnictwo Niemiec podkreśla czasopismo liverpoolskiej Izby Handlowej „The Liverpool Trade Review" (nr 15, r. 1938) zaznaczając, że wschodni Bałtyk już od wieków był w zasięgu angielskich interesów, oraz że konieczna jest ekspansja Anglii na te rynki, gdzie gwałtowna niemiecka ekspansja handlowa jest ściśle związana z polityczną.

Bilans handlowy trzech krajów bałtyckich: Litwy, Łotwy i Estonii z Anglią był na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia zawsze korzystny, przy czym eksport Litwy do Anglii waha się w granicach 20%—45% wartości całego litewskiego eksportu, Łotwy od 27% do 40%, a Estonii od 35—40%. Bilans handlowy tych krajów z Niemcami w tymże czasie częściej był dla nich ujemny niż dodatni, tak że zauważyć się daje spadek wzajemnych obrotów, szczególnie wyraźnie występujący w litewskich obrotach towarowych. Eksport Litwy do Niemiec, wynoszący przeciętnie w latach 1928—1930 ok. 59,1% ogólnej wartości litewskiego eksportu, spadł do 3,5%, a następnie wzrósł do 16,5% w 1937 r. Eksport Łotwy do Niemiec waha się w granicach 26,5% do 35%, a Estonii — od 27,3% do 30,6% wartości całego ich eksportu.

Duży udział Niemiec i Anglii w handlu krajów bałtyckich stanowi poważne niebezpieczeństwo całkowitego uzależnienia ich gospodarki od wymagań tych dużych klientów. Toteż zaznacza się w krajach bałtyckich tendencja do rozszerzenia liczby kontrahentów oraz związania swego handlu z rynkami zamorskimi. Podkreśla to również ekonomista królewiecki dr Boustedt, pisząc w „Hansie" (nr 11., z marca br.), że po wojnie kraje leżące nad Bałtykiem dążą ze względów politycznych do rozwoju swego handlu pozaeuropejskiego. Autor rozszerza to zagadnienie również na Polskę, Finlandię i Rosję oraz stwierdza, że zadanie to udało się osiągnąć Polsce przez port w Gdyni, połączony licznymi regularnymi liniami z portami zamorskimi, oraz Sowietom przez port w Leningradzie. Według jego obliczeń polski import zamorski (pozaeuropejski) pozostał bez większych zmian od 1932 do 1937 r. na poziomie 36%, natomiast wywóz wzmógł się w tymże czasie z 13% do 20%, tak że obroty pozaeuropejskie Polski wynosiły w 1937 r. 28% ogólnej wartości polskiego handlu zagranicznego; takiż handel Litwy wykazuje w 1937 r. tylko 9%, Łotwy — 9,4%, Estonii — 13,2% a Finlandii — 13,9%.

Niecały jednak handel zamorski tych krajów odbywa się bezpośrednio przez własne porty i pod własną banderą; pewne ilości idą za pośrednictwem dużych przeładunkowych portów Morza Północnego. Mianowicie z poszczególnych krajów bałtyckich przechodziły w 1936 r. przez wymienione w tabeli porty następujące ilości towarów w tonach:

Przywóz	Gdańsk	Gdynia	Rotterdam	Antwerpia
do Finlandii	10 164	3 863	392 946	397 652
„ Estonii	757	6 078	5 972	5 207
„ Łotwy	10 874	2 084	50 473	59 615
„ Kłajpedy	2 702	1 249	17 059	45 035
„ Polski	—	—	301 191	636 473
„ Z. S. R. R.	56 409	83 564	—	—
	80 906	96 838	767 641	1 143 982
Wywóz				
z Finlandii	179 773	257 571	64 539	210 677
„ Estonii	29 662	5 543	5 739	20 806
„ Łotwy	38 867	54 962	16 094	30 263
„ Kłajpedy	10 697	13	1 561	44 030
„ Polski	—	—	69 013	95 654
„ Z. S. S. R.	1 442	2 251	—	—
	260 441	320 340	156 946	401 430

Cyfry te obejmują obok tranzytu również obroty zaplecza krajowego wymienionych portów, porty bowiem nie uwidaczniają swych obrotów tranzytowych.

Udział portów niemieckich w obrotach z krajami nad Bałtykiem przedstawia się następująco:

Przywóz	Hamburg	Brema	Lubeka	Szczecin	Królewiec
do Finlandii	193 715	122 806	116 096	113 096	57 386
„ Estonii	28 029	5 938	798	13 891	1 881
„ Łotwy	42 833	23 403	19 429	81 709	40 922
„ Kłajpedy	15 783	1 344	17 333	6 560	218
„ Polski	13 216	871	—	—	12
„ Z. S. R. R.	11 709	110 176	215 254	216 843	—
	405 285	264 538	368 910	432 129	140 419
Wywóz					
z Finlandii	155 372	106 974	50 909	91 339	812
„ Estonii	41 128	12 764	5 050	14 681	—
„ Łotwy	50 166	44 749	20 021	47 953	138
„ Kłajpedy	15 285	—	392	2 369	10
„ Polski	47 187	7 241	—	565	—
„ Z. S. R. R.	98 946	—	—	160	—
	408 084	171 728	76 372	157 067	960

W handlu zamorskim poszczególnych krajów bałtyckich udział portów obcych i ich funkcje zbiorczo-rozdzielcze są w dużej mierze wynikiem nikłego stanu flot handlowych tych państw. Polska obsługuje pod własną banderą tylko 14,5% swoich obrotów morskich; znacznie większe wyniki osiągnęły Sowiety obsługując swoimi statkami 50% obrotów. Udział bandery narodowej reszty omawianych krajów bałtyckich jest minimalny. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Piąty Naukowy Zjazd Instytutu Bałtyckiego odbędzie się dn. 7 i 8 maja rb. we Lwowie. Poświęcony on będzie podstawowym zagadnieniom Gdyni i Gdańska jako portów polskiego obszaru celnego.

Referaty szczegółowe, wchodzące w zakres zagadnienia „Gdynia jako ośrodek handlu morskiego", obejmują następujące tematy: Handel zagraniczny Polski z uwzględnieniem ruchu przez porty; Dyspersje kierunków i towarów w handlu zagranicznym Polski i krajów bałtyckich; Współpraca banków przy dalszym rozwoju handlu morskiego; Węgiel i surowce przemysłu ciężkiego; Przemysł górnośląski a morze; Surowce włókiennicze; Import towarów kolonialnych przez porty polskie; Niezbędne warunki rozwoju handlu rybnego w Gdyni; Handel śledziowy; Gdynia jako port arbitrażowy dla skór surowych; Warunki i możliwości handlu eksportowego i reeksportowego w Gdyni; Portowy przemysł przetwórczy; Aparat przeładunkowy i spedytorski portu gdyńskiego; Struktura zawodowa ludności m. Gdyni; Handel konsygnacyjny w Gdyni.

Zagadnienie drugie, „Porty morskie Gdynia i Gdańsk jako węzeł komunikacyjny", reprezentowane będzie przez szczegółowe referaty na następujące tematy: Polityka i technika kolejowych taryf portowych; Koszty przeładunku w ogólnej kalkulacji transportowej; Uwagi o rynku frachtowym z uwzględnieniem rynku bałtyckiego; Połączenie portów polskich z zapleczem; Polityka opłat portowych; Tranzyt portowy; Rozwój regularnych linii okrętowych; Akwizycja przewozów portowych; Współpraca Gdańska i Gdyni; Eksport północno-wschodniej Polski przez Gdynię i Gdańsk; Znaczenie połączeń lotniczych między Bałtykiem a morzami południowo-europejskimi; Zagadnienia komunikacyjno portowe w piśmiennictwie gospodarczym.

Jak wynika z przytoczonego zestawienia oba zasadnicze zagadnienia Gdyni i Gdańska jako portów polskiego obszaru potraktowano w referatach wszechstronnie, a szereg kwestii mało dotychczas pogłębionych uzyska dzięki Zjazdowi szersze i dokładniejsze oświetlenie naukowe. (GAM).

Handel tranzytowy. Kwestia uzyskania dewiz jest zasadnicza dla gospodarki niemieckiej, toteż nie ma chyba dziedziny działalności gospodarczej w Niemczech, która by nie była szczegółowo badana pod tym kątem widzenia. Ostatnio niemieckie sfery gospodarcze, a między nimi głównie hamburskie, zwróciły uwagę na dewizowo aktywną funkcję handlu tranzytowego. Handel tranzytowy, który należy odróżniać od tranzytu w znaczeniu komunikacyjnym, jest to pośrednictwo trzeciego kraju w handlu między dwoma krajami, przy czym nie jest konieczne, aby towar przechodził komunikacyjnym tranzytem przez kraj pośredniczący. Zysk dewizowy dla pośrednika powstaje tu z różnicy między ceną zakupu a ceną sprzedaży, kryjącą w sobie również opłatę za usługi handlowe, przewozowe itd.

Na zebraniu sfer gospodarczych w Hamburgu, zwołanym specjalnie dla omówienia handlu tranzytowego, podkreślono, że wywozowy handel tranzytowy, jakkolwiek może być uważany za ułatwienie konkurencji kraju obcego, jest jednak również usprawiedliwiony jak i przywozowy handel tranzytowy. Wyrzeczenie się wywozowego handlu tranzytowego będzie miało tylko ten skutek, że albo interes przejmie drugi kraj, np. Anglia lub Holandia, albo też kraj wywozowy sam zorganizuje swój bezpośredni wywóz.

Pomijając wtórne korzyści handlu tranzytowego, zysk czysto dewizowy z niemieckiego handlu tranzytowego szacuje się na 30—40 mil. RM. rocznie.

Nadmienić tu należy, że na tegorocznych wiosennych Targach Lipskich hanzeatyckie Izby Przemysłowo-Handlowe zorganizowały po raz pierwszy specjalne biuro porad dla importu i tranzytu i to właśnie w pawilonie wyrobów zagranicznych. Biuro to przez cały czas Targów prowadziło energiczną działalność w interesie rozwoju hanzeatyckiego handlu tranzytowego. (GAM).

Gdynia, 6 kwietnia 1939 r.

Zezwala się na przedruk materiału z Komunikatów i inne dowolne użytkowanie go nawet bez podania źródła

A. S. 1143 39